Dziennik Urzędowy

MINISTERSTWA KOLEI ŻELAZNYCH

WARSZAWA № 20. d. 1 sierpnia 1921 r.

66.

ROZPORZĄDZENIE

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 5/VII 1921 r. L. O. — 65 w sprawie tymczasowej organizacji służby Zasobów.

Z powodu znacznych braków i trudności w nabywaniu materjałów w obecnych przez wojnę wywołanych warunkach jak: nieustalonego rynku targowego, braku odpowiedniej konkurencji, braku należytego rozwoju rodzimego przemysłu i konieczności czynienia zagranicą zakupów, nie mogą pojedyncze Dyrekcje, w ramach obowiązujących przepisów i istniejących organizacji pokryć zapotrzebowania dla utrzymania ruchu, odbudowania zniszczonych urządzeń, dla prowadzenia napraw zniszczonego taboru i normalnego zapotrzebowania warsztatów.

Ze względu, że stan ten potrwa jeszcze niezawodnie szereg lat, okazuje się w interesie sprawności kolei koniecznem, aż do chwili nastania normalnych stosunków, z jednej strony zcentralizować pewne zakupy, z drugiej znowu strony rozszerzyć kompetencję Dyrekcji i podwyższyć granicę kwot, w ramach których mogłyby same pokryć część zapotrzebowania we własnym zakresie.

W tym celu zarządzam następującą tymczasową organizację służby Zasobów.

Art. 1. Departament Mechaniczny i Zasobów przy M. K. Ż. jest organem kierującym i nadzorującym dla całej sieci kolei państwowych, ustanawia w porozumieniu z Departamentem Finansowym, Prawno Likwidacyjnym i fachowymi departamentami ogólne i szczegółowe warunki dostaw, rozpatruje i zatwierdza wnioski pojedynczych dyrekcji w zakresie

rozdawnictwa dostaw, zarządza próby i orzeka o wprowadzeniu wszelkich nowych materjałów i przedmiotów w porozumieniu z fachowemi departamentami.

Do zakresu Departamentu Mechanicznego i Zasobów przy M. K. Ż. należy sprawienie taboru dla całej sieci kolei państwowych włącznie z samochodami, wszelkich maszyn roboczych dla urządzeń warsztatowych, dla parowozowni, elektrowni i przemysłowych przedsiębiorstw kolejowych, prowadzonych we własnym zakresie. Departament Mechaniczny i Zasobów może jednak w razie potrzeby przekazać pewne czynności do załatwienia poszczególnym dyrekcjom.

Art. 2. Dla zakupów zagranicznych, masowych i artykułów wszelkiego rodzaju, których dyrekcje z rozmaitych przyczyn nie są w możności pokryć we własnym zakresie, polecam na czas przejściowy aż do ustalenia się stosunków wydzielić z Wydziału Zasobów Dyrekcji warszawskiej osobny „Dział Zakupów Kolejowych” z odpowiednią ilością referentów i kwalifikowanych pracowników. Personel tego Działu z wyjątkiem kierownika pozostaje na etacie Dyrekcji warszawskiej, pozatem podlega jedynie kierownikowi Działu, który jest od Dyrekcji warszawskiej niezależny i podlega wprost Ministerstwu Kolei Żelaznych, na którego etacie pozostaje.

Art. 3. Dział Zakupów Kolejowych będzie w pierwszej linji zakupywać następujące materjały i przedmioty;

1) Węgiel opałowy;
2) Wszelkie oleje cylindrowe, olej wulkaniczny i gazowy, naftę, benzynę, parafinę;
3) Podkłady i cement;
4) Blachę, drut miedziany i mosiężny, pręty i rury miedziane i mosiężne, siatki mosiężne, aluminium, antymon, tombak, alpakę, cynk, cynę, stop do panewek, blachę i drut stalowy, stal specjalną, sprężynową i narzędziową, blachę kotłową, miedzianą i żelazną i to prostą i fasonowaną, żelazo na zespórki i na sprzęgła śrubowe;
5) Szyny, złącza do szyn, drobne żelaziwo do nawierzchni, zwrotnice i ich części składowe, krzyżownice, materjały zapasowe dla konstrukcji mostowych żelaznych i obrotnic;
6) Wyroby gumowe masowego zapotrzebowania;
7) Szkło;
8) Obręcze dla parowozów, tendrów i wagonów, osie, zestawy kołowe, koła, części składowe dla hamulców automatycznych, większe części kute dla parowozów, rury płomienne i żarowe, resory nośne i stożkowate, smoczki (injektory) i aparaty dla parowozów i ich części zapasowe;
9) Papier konceptowy, aktowy, paski telegraficzne, karton biletowy;
10) Materje ubraniowe i kożuchy gotowe;
11) Drezyny motorowe, pedałowe, materjały i części zapasowe dla urządzeń elektrycznych, urządzenia blokowe, sygnałowe i centralizacyjno-mechaniczne, aparaty telefoniczne i telegraficzne i ich części zapasowe;
12) Materjały i przedmioty zakupywane zagranicą.

Dział Zakupów Kolejowych winien niezależnie od tego wykorzystać każdą konjukturę i w nadarzających się wypadkach zakupywać korzystnie oprócz wyszczególnionych materjałów i inne, których zakupno powierzono dyrekcjom, naturalnie po porozumieniu się w krótkiej drodze z dyrekcjami i po ustaleniu potrzeby nadarzającego się kupna.

Dział Zakupów Kolejowych może w porozumieniu się z Ministerstwem Kolei Żelaznych poruczyć przeprowadzenie pewnych zakupów poszczególnym dyrekcjom.

Art. 4. Kierownik Działu wyposażony jest w szeroki zakres działania dla możności szybkich i niezwłocznych decyzji i upoważniony do zamówień i zawierania umów o dostawy do kwoty 10.000.000 marek z wolnej ręki, do kwoty 20.000.000 marek w drodze przetargów ograniczonych a do kwoty 30.000.000 marek w drodze przetargów publicznych.

Umowy na zakupy ponad 10.000.000 marek z wolnej ręki, ponad 20.000.000 marek w drodze przetargów ograniczonych, a ponad 30.000.000 marek w drodze publicznych przetargów, podlegają zatwierdzeniu Ministerstwa Kolei Żelaznych.

Art. 5. Zakupy innych materjałów i inwentarza niewyliczonych w art. 1 i 3 należą w regule do dyrekcji kolejowych, których kompetencję w tym względzie rozszerzam do 3.000.000 marek przy zakupach z wolnej ręki i do 5.000.000 marek przy zakupach w drodze publicznego przetargu.

Przy nadarzającej się sposobności kupna mają dyrekcje w celu wyzyskania dobrej konjunktury czynić w granicach wyżej wskazanych także zakupy materjałów oznaczonych w art. 3 pod L. 3. 4, 6, 7, 9 i 10, jednak po porozumieniu się w krótkiej drodze z Działem Zakupów Kolejowych.

Art. 6. Dyrekcje znoszą się w zasadzie bezpośrednio z Działem Zakupów Kolejowych.

Sposób przedstawiania zapotrzebowań na materjały, odbiór materjałów i rozdział zakupionych między dyrekcje, sposób zaliczenia materjałów i wyrównania rachunków odnośnie do zakupów, poczynionych przez Dział Zakupów Kolejowych lub w porozumieniu z nim, określą osobne przepisy.

Art. 7. Departament Mechaniczny i Zasobów w porozumieniu z Departamentem Administracyjnym i Finansowym przedstawi mi za pośrednictwem Wydziału Prezydjalnego wniosek na nominację kierownika Działu Zakupów Kolejowych, poczem kierownik ten zajmie się niezzwłocznie w porozumieniu z Departamentem Administracyjnym i Mechanicznym i Zasobów oraz Dyrekcją Warszawską wydzieleniem odpowiedniego personelu z Wydziału Zasobów Dyrekcji warszawskiej dla Działu Zakupów Kolejowych.

Potrzebne przepisy szczegółowe o sposobie zgłaszań zapotrzebowania przez poszczególne dyrekcje, o rozsyłaniu zakupionych zasobów, ich zaliczaniu i rejestracji jak i inne szczegółowe instrukcje dotyczące Działu Zakupów Kolejowych, opracuje Departament Mechaniczny i Zasobów i przedstawi mi je do zatwierdzenia po uzgodnieniu z interesowanemi departamentamentami i Biurem Organizacyjnem.

Przy sposobności utworzenia tego Działu należy personel Wydziału Zasobów w dyrekcjach a zwłaszcza w Dyrekcji warszawskiej zredukować do właściwej miary, czem ma się zająć Departament Mechaniczny i Zasobów w porozumieniu z Departamentem Administracyjnym i Finansowym.

Art. 8. Prace przygotowawcze do wprowadzenia w życie Działu Zakupów Kolejowych mają być zakończone do 3-ch miesięcy od daty niniejszego rozporządzenia tak, aby po upływie tego terminu Dział zakupów kolejowych był ukonstytuowany i rozpoczął swe czynności.

Minister:

(—) *Jasiński*

67.

OKÓLNIK

Ministra Kolei Żelaznych z dn. 24/VI 1921 r. № IV/9733/17 w sprawie używania wagonów służbowych.

Pomimo zarządzeń wydanych okólnikiem M. K. Ż. z dnia 18 sierpnia 1920 r. № 34796, względnie z dnia 6 listopada 1920 r. № 46890, powtarzają się ustawicznie wykroczenia przeciw przepisom o używaniu wagonów salonowych i służbowych, co daje powód do interpelacji w Sejmie i krytyki w prasie.

Jakkolwiek przebieg wagonów służbowych w obrębie Dyrekcji macierzystej, dozwolony jest tylko na podstawie przepustki wystawionej i podpisanej dla każdego przebiegu osobno przez Prezesa lub w jego nieobecności przez Wiceprezesa Dyrekcji, przedstawiciele Dyrekcji używają dowolnie do przejazdów oddzielnych wagonów i to nietylko w sprawach służbowych, lecz także, jak niejednokrotnie stwierdzono, w sprawach prywatnych, a nawet dla wycieczek.

Prócz tego zwracają się często Dyrekcje do M. K. Ż. z prośbą o pozwolenie na przepuszczenie poza własny okręg, wagonów, nie posiadających stałej przepustki, przyczem wnioski te, które winny być przedstawiane tylko w wypadkach wyjątkowych, wyłącznie przez Prezesów (Wiceprezesów) Dyrekcji, pochodzą nieraz od Dyrektorów Wydziałów, a nawet od innych pracowników. Zdarzało się też, że wagony nie posiadające stałej przepustki, ani pozwolenia M. K. Ż. na jednorazowy przebieg, przebyły bez trudności kilka okręgów dyrekcyjnych i doszły aż do Warszawy, co świadczy o nieprzestrzeganiu przez stacje graniczne Dyrekcji przepisów obowiązujących dla przepuszczania wagonów służbowych poza okręg macierzysty.

Polecam tedy z całym naciskiem ścisłe stosowanie przepisów o używaniu wagonów służbowych, podkreślając, że udzielenie pozwolenia na przejazdy w oddzielnych wagonach służbowych, jak też prawo zwracania się do M. K. Ż. w sprawie wyjątkowego przepuszczania poza okręg macierzysty wagonów, nie posiadających stałej przepustki, przysługuje wyłącznie Prezesom lub w ich nieobecności Wiceprezesom Dyrekcji. Dodanie wagonu salonowego lub służbowego do pociągu, bez przepustki wzgl. bez decyzji M. K. Ż. jest wogóle niedopuszczalne.

Z Warszawy, jako z siedziby wszystkich władz centralnych i Misji zagranicznych odchodzą codziennie wagony salonowe i służbowe. Ze względu zaś na to, że wskutek niedostatecznej ilości pociągów osobowych, zestawiać się musi możliwie największe składy, wysłanie nadeszłych do Warszawy wagonów służbowych z przedstawicielami Dyrekcji przybyłymi na konferencje i t. p., napotyka często na trudności i powoduje, że osoby przybyłe w oddzielnych wagonach, przedłużają kosztowny pobyt w Warszawie, oczywiście na rachunek skarbu państwa, tracąc przytem czas niepotrzebnie.

Z powyższych względów polecam Panom Prezesom udzielać pozwolenia przedstawicielom Dyrekcji na wyjazd do Warszawy w wagonach służbowych tylko w wypadkach wyjątkowych, szczególnie uzasadnionych. Lecz i w tym razie wagony te mogą być dodawane tylko do pociągów osobowych, a jedynie tylko przejazd pociągami pośpiesznymi Prezesów i Wiceprezesów Dyrekcji nie podlega ograniczeniu. Natomiast zechcą Panowie Prezesi miejsca w wagonach sypialnych, rezerwowane do rozporządzenia Prezesa, o ile z nich nie korzystają urzędnicy M. K. Ż. do godz. 11 dnia wyjazdu, oddawać pracownikom dyrekcyjnym. Wagony służbowe Dyrekcji przylegających do okręgu Warszawskiego należy — zwłaszcza na bliższe

odległości — przesyłać do i z Warszawy pociągami mięszanymi, a o ile wyjeżdżają na odpowiedni dworzec i towarowymi, by nie utrudniać i tak ciężkich warunków na Warszawie Głównej osobowej.

Polecam Dyrekcji Warszawskiej uskutecznić bezzwłocznie naprawę wagonu sypialnego № 122, zaopatrzyć go w odpowiednią ilość pościeli i ustawić na stacji Warszawa Główna osobowa z przeznaczeniem na hotel, w którym pracownicy Dyrekcji powołani służbowo na krótki czas do Warszawy będą mogli nocować, o ileby zabrakło pomieszczenia w pokojach gościnnych M. K. Z.

W tym celu powinien każdy delegowany otrzymać od Prezesa lub Wiceprezesa Dyrekcji dowód delegacji. Na podstawie tego dowodu będzie wydawał główny dyspozytor Dyrekcji Warszawskiej (Aleje Jerozolimskie 90 I p. drzwi № 18) numer ze wskazaniem miejsca we wspomnianym wagonie. O ile delegowany zażąda pościeli, winien za użycie wzgl. każdorazową zmianę bielizny w wagonie-hotelu opłacać kwotę 30 mk., jako częściowy zwrot kosztów z tem połączonych, bez względu na ilość spędzonych nocy. Użycie wagonu-hotelu na mieszkanie dozwolone jest tylko na przeciąg najwyżej 7 dni. Co do sposobu uiszczania i zarachowania opłaty za nocleg w wagonie-hotelu wyda Dyrekcja Warszawska odpowiednie zarządzenia w krótkiej drodze i zorganizuje tak obsługę, aby ten wagon utrzymywano w największej czystości, należycie oświetlano, ogrzewano i aby nikt niepowołany w nim nie nocował.

Ponieważ pracownicy Dyrekcji Wileńskiej i Radomskiej mają już zapewniony nocleg w Warszawie w wagonach stojących w rozporządzeniu tych Dyrekcji, wagon № 122 ma służyć przedewszystkiem dla pracowników pozostałych Dyrekcji.

Polecam powyższy okólnik podać do wiadomości wszystkich pracowników Dyrekcji i wyrażam przekonanie, iż Panowie Prezesi w zrozumieniu pobudek, które mną kierowały przy wydawaniu niniejszego zarządzenia nie dopuszczą do dalszych nadużyć pod tym względem.

Za używanie wagonów służbowych wbrew przepisom pociągnie M.K.Ż. winnych do odpowiedzialności i niezależnie od innych następstw przepisze im do zapłacenia pełną taryfową należytość za przebieg wagonu.

Minister:
(—) Jasiński

68.

ZEZWOLENIE

Ministra Kolei Żelaznych Komitetowi Budowy Kolejki Mszczonów — Żyrardów — Guzów — Sochaczew z dn. 1/VII 1921 r. № IV/8772/29 w sprawie nadania prawa zejścia na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Mszczonowa przez Żyrardów—Guzów do Sochaczewa.

Na mocy art. 29 Dekretu „W przedmiocie przepisów tymczasowych o wywłaszczeniu przymusowem na użytek dróg żelaznych i t. d.” wydanego przez Naczelnika Państwa w dn. 7/II 1919 r. (Dziennik Praw № 14 poz. 162) Ministerstwo Kolei Żelaznych nadaje niniejszem Panu Inżynierowi Władysławowi Srzednickiemu, działającemu z ramienia Komitetu Budowy Kolejki Mszczonów—Żyrardów—Guzów—Sochaczew i zamieszkałemu w Żyrardowie, prawo na zejście na grunt celem czynienia przedwstępnych poszukiwań kolejowych linji od Mszczonowa przez Żyrardów—Guzów do Sochaczewa, przyczem przyjmuje Ministerstwo do wiadomości zobowiązanie

Komitetu Budowy Kolejki Mszczonów—Sochaczew i przedłożenie kwitu kasy M. K. Ż. za № 886 z opłaty tysiąca czterystu marek.

Projektowana linja ogólnej długości wraz z warjantami czterdzieści kilometrów przechodzić będzie przez Województwo Warszawskie, które Ministerstwo Kolei Żelaznych powiadamia jednocześnie o wydaniu niniejszego zezwolenia.

Zezwolenie niniejsze zachowuje swą moc w ciągu sześciu miesięcy.

Za Ministra:
(—) *J. Eberhardt*
Podsekretarz Stanu

ZAWIADOMIENIA.

Mianowania:

Osostowicz Eugenjusz, rewident kolei państwowych — zastępcą naczelnika Magazynu Zasobów w Stanisławowie.

L. I. 8286/21.

Inż. August Przybylski, komisarz maszyn, z Dyrekcji Kolei Państwowych we Lwowie — naczelnikiem parowozowni w Czortkowie w Dyrekcji Kolei Państwowych w Stanisławowie, z uposażeniem 5 stopnia płac pracowników kolejowych.

L. I. 8217/3/21.

Zwolnienia:

Inż. Mieczysław Kieresant-Wiśniewski naczelnik działu drogowego wydziału kolei dojazdowych Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie — na własną prośbę.

Unieważnienia.

Dowód tożsamości osoby kl. II № 861/Ser. A, wydany na nazwisko kancelisty M. K. Ż. Karola Henkego, jako skradziony, niniejszym unieważnia się.

№ A. 9676/21.

KONKURSY:

na posadę naczelnika działu drogowego Wydziału kolei dojazdowych Dyrekcji Kolei Państwowych w Warszawie.

Warunki dla ubiegających się: 4 lub 5 stopień płacy, ukończone studja politechniczne (dział budowy dróg) i dłuższa wszechstronna praktyka w służbie drogowej.

Termin składania podań do 20 sierpnia 1921 r.

№ 7346/3/21.

Sprostowanie.

W № 19 Dziennika Urzędowego w ogłoszeniu o konkursie na posadę naczelnika parowozowni we Lwowie, w dziewiątym wierszu od dołu zamiast słowa: *państwowej*, należy czytać: *parowozowej*.

Tłoczono w Drukarni Państwowej. 14502